Tidsskrift utgitt av For Jernbane
38. årgang - Nr. 4 - 2019

FOR JERNBANE

Toganbud s. 2 og 13

- Myter om lyntog s. 14
- Kontingent 2020, giro i midten av bladet.

ISSN 0802-8915

FORJERNBANE
NR. 4 -2019

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en frivillig, landsdekkende organisasjon som virker for at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Målsettingen er et bedre miljø og redusert helseplage fra transportsektoren.

KONTIGENT: 2020 kr 300
Kontonr. 1254.20.33523
Abonnement (ikke medlem) et år, fire utgaver: kr 320. Løssalg: kr 85.

ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:
FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo
E-POST: leder@jernbane.no
INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: Oslo digitaltrykk AS
OPPLAG: 550

Redaksjonen tar gjerne i mot artikler og bilder fra leserne: leder@jernbane.no

FORSIDEFOTO: Kommentar unødvendig.

INNHOLD

Rett medisin 3
Østre Linje 4
Moms 6
Zerokonferansen 2019 7
Godstransport 8
5 på toget 9
Jultomten 10
Klimatet 12
Underbud 13
Myter 14

Toganbud

LEDER, KJELL ERIK ONSRUD

Regjeringa har allerede slått fast at persontoganbudet er en suksess. Jeg mener det blir for snevert med lav pris som eneste suksessfaktor. Suksessen må måles gjennom hele avtaleperioden på mange faktorer og for alle selskapene. Det er ikke nødvendigvis slik at lavest mulig pris er det som er best for kundene i det lange løp. Vi skal heller ikke glemme de ansattes tilfredshet. Skal politikken bare være for kundene og forbrukerne? Hvem er den rene forbruker? Det må være de trygdede. Er ikke politikerne opptatt av det arbeidende folk? Vi skal også være klar over at togselskapene kan gå konkurs om opplegget ikke bærer seg. Den risikoen er antageligvis økt med den blå jernbanereformen.

På anbudspakke Sør skal det spares 336 mill. i offentlig kjøp per år. Pakke Nord skal kjøres for et beløp som er 1/5 av nåværende. Pakke Vest snur dagens situasjon på hodet ved at togselskapet skal betale framfor å få betalt. Ca. 400 mill. per år skal Staten tjene på Vest; 200 mill. under nullpunktet og 200 mill. over. For togene i det som er blitt pakke Vest ble det i 2018 sammenlagt registrert 2.952.670 passasjerer. Deler man innsparingen på antall passasjerer blir tallet kr 135,60. Så mye mindre per passasjer skal Vy tog få det hele til å gå rundt for enn hva NSB hadde å rutte med.

Samferdselsminister Dale har også uttalt at persontoganbudet frigjør penger som kan brukes på å bygge en bedre jernbane. Mon det. Med statsbudsjettet legger regjeringa opp til at vedlikeholdsetterslepet på banenettet øker med mer enn en milliard i løpet av 2020. Feil på infrastrukturen er som kjent vanligste årsak til forsinkelser og innstillinger.

Togtoalettet på forsida kan kanskje stå som en indikator på den blå jernbanereformen. Toalettet er en teknisk innretning bestående av mange deler. For å fungere krever det vedlikehold og renhold. Om det det viser seg at toganbudene var for trangt kalkulert, kan det merkes her. Min erfaring med NSB er at doene i det store og hele fungerer og er reine. For en 10 års tid sida reiste jeg en del med tog (selvsagt) til Malmö og København. Sør for Göteborg var doene ofte avstengte, tette og skitne. Sverige har som kjent drevet med togkonkurranse i et par tiår.

Organisatorisk sett synes den borgerlige jernbanereformen ryddig gjennomført. Rollene til de enkelte nye etatene og selskapene virker tydelig definert. Et annet spørsmål er om den oppsplittede jernbanen evner å være noen kraft for å utvikle jernbanen som helhet og til beste for landet? Suboptimalisering skjer allerede. Togselskapene er i gang med å bruke flere 100 mill. på design og logo på tog og uniformer som langt fra var utslitt. Billetteringssystemene skal også kjøre dobbelt; både Entur og togselskapene.

Enhetsbedriften NSB tok på begynnelsen av 1990-tallet initiativet til å utrede høyhastighetsbaner. Stortinget sa ja. Dessverre ble de stoppa av regjeringa Bruntland som ville bygge hovedflyplass. Vil Sj Norge eller Go-ahead Norge gjøre det samme i dag?

Tog til Tromsø er rett medisin

Et folkekrav. Ja, det er Nord-Norgebanen blitt. Motstanderne tyr derfor til falske opplysninger og usakligheter. Men det er ingen fiktive personer i Nord-Norge. Lyntog til Bergen trenger ikke subsidier. Og befolkningen i Nord-Norge øker fram til 2040. Følelser hører hjemme i togdebatten.

KIM AASTANGEN
(kaa010@post.uit.no)

Pensjonert generalmajor Kjell M. Lutnes fyrer av en bredside mot Nord-Norgebanen (4. august). Men det blir bare bomskudd.

Generalen vil rive opp 603 kilometer med jernbanespor Bodø–Steinkjer som brukes dag og natt året rundt av hundretusenvis av passasjerer. Å rive opp dette sporet er en hån mot de tusenvis av krigsfanger som til tross for sult og nazistisk vold utførte beinhardt kroppsarbeid på Nordlandsbanen, også om vinteren. Ikke minst er det en hån mot de 2000 krigsfangene som døde under byggingen. Og mot deres etterlatte. Generalen burde heller sette opp minnesmerker over disse krigsfangene og informere turister og andre togpassasjerer om Nordlandsbanens blodige historie.

Generalen hevder at «et tysk firma» konkluderte med at hver lyntogbillett mellom Oslo og Bergen må subsidieres med 7000 kroner. Det var DB International GmbH som utredet lyntog til Bergen på oppdrag fra Norsk Bane AS i Ålesund. I løpet av 30 år blir inntektene fra passasjerer og gods høyere enn kostnadene for investeringer, drift og vedlikehold. Subsidiene blir følgelig på 0 kroner. Generalen bommer med 7000 kroner per billett.

Generalen gjør narr av dem som ønsker å reise miljøvennlig, raskt og trygt med Nord-Norgebanen, når han hevder at ønsket skyldes «nordnorsk mindreverdighetskompleks». Einar Furnes ekkoer generalen, med 16 dagers tidsforsinkelse, og tilskriver nordlendingene en «kollektiv mindreverdighetsfølelse» (20. august). Disse karakteristikkene er oppsiktsvekkende usaklige.

Generalen påstår, uten å oppgi kilde, at befolkningen i Nord-Norge vil synke. Det er stikk i strid med prognosen til statens ekspertorgan, Statistisk sentralbyrå: 509.000 innbyggere i 2040.

Å desinformere fienden er legitimt i krig. At generalen desinformerer leserne i forbindelse med slaget om Nord-Norgebanen, er ikke akseptabelt. Det er en generaltabbe.

Generalen hevder at standpunkt for Nord-Norgebanen er basert på følelser. Men følelsene til de fastklemte i et brennende bilvrak etter en kollisjon med et vogntog er ikke irrelevante – et vogntog som burde ha blitt fraktet på jernbane. Heller ikke de pårørendes og andres følelser er irrelevante.

Den eneste formen for tog som generalen synes å være tilhenger av, er korstog. Korstog mot følelser i togdebatten. Og Furnes henger seg på igjen: «Når følelsene blir sterke, preller faktabasert argumentasjon og logikk av».

Magne Storedal, sjefredaktør for Romerikes Blad, roper hele 3 ganger etter «kalkulatorer» (26. august). Underforstått at kalkulatorene skal erstatte følelser og argumenter i debatten om tog til Tromsø. Men Norge er et demokrati, ikke et kalkulatorkrati.

Hva bygger egentlig Lutnes, Furnes og Storedal sitt ønske om å holde følelser utenfor togdebatten på? Ikke lov. Ikke forskrift. Men på sine egne følelser av at andres følelser fører til at tilhengerne av Nord-Norgebanen vinner fram.

Utgangen mot Narvikparken (Square Narvik) på jernbanestasjonen Marseille-Saint-Charles. Marseille ligger foran Tromsø når det gjelder å få opp navnet Narvik i en jernbanehall.

På 60-tallet var helsedirektøren og de medisinske fakultetene i sør motstandere av å etablere legeutdanning i Tromsø. Den første rektoren ved Universitetet i Tromsø var Peter F. Hjort, søring og professor i medisin. Han kjempet fra Oslo for å få legeutdanning, og dermed universitet, til Tromsø for å forbedre det dårlige helsevesenet i nord: «Vi må ikke glemme at målet for hele vår innsats er større lykke, større trivsel og større trygghet for den enkelte», poengterte han i en tale for blant annet kirke- og undervisningsministeren i 1967.

Til tross for motstanden fra det medisinske etablissementet i sør er legeutdanningen i Tromsø blitt en suksess. Det vil Nord-Norgebanen også bli – et nytt bidrag til Hjorts mål om større lykke, trivsel og trygghet i nord. Tog til Tromsø er rett medisin.

Innlegget ble først publisert av Nordlys på nett 2. september 2019: https://nordnorskdebatt.no/article/tog-tromso-rett-medisin.
Og deretter på side 8 i papiravisa 4. september 2019. Datoene i parentes angir når innleggene som kommenteres, ble publisert av Nordlys på nordnorskdetbatt.no.

Østre linje, togparkering og Europabanen

For Jernbane mener det må tas hensyn til en framtidig europabane når Bane NOR skal planlegge ny innføring av Østfoldbanens Østre linje til nye Ski stasjon og nytt hensettingsanlegg for persontog sør for Ski stasjon.

KJELL ERIK ONSRUD
(leder@jernbane.no)

Planprogrammet bestemmer hvilke spørsmål og alternativer som skal utredes. Det lå ute til offentlig høring fram til 03.11. For Jernbane skrev en uttalelse.

Utbyggingen som skal planlegges ligger i transportkorridor 1 og 2. Dette er også Norges tyngste utlandskorridorer over land (Oslo-Göteborg/Stockholm). E6 Oslo - Gøteborg er ca. 60 km kortere enn jernbanen. Jernbanen er utkonkurrert på de lengre transportene/reisene, og fungerer mer som avlastning i rush. Skal markedsandeler flyttes fra veg til bane her, vil det være nødvendig med store investeringer i ny jernbane.

Høgfart
I Follobaneprosjektet lå det opprinnelig inne at det skulle sprenges ut begynnelsen på en tunnel rett fram under Ski tettsted som kunne føres videre som en høgfartsbane retning Sverige. Dette ble tatt ut av planene. Skal det tilrettelegges for en avgreining nå, må åpninga av Follobanen utsettes. Blir det vedtatt på et seinere tidspunkt å bygge en høgfartsbane utenom Ski stasjon, må Follobanen stenges for lengre tid. Situasjonen er parallell til T-baneringen og Lørenbanen. Der lå det også opprinnelig inne å sprenge ut begynnelsen på Lørenbanen. Dette ble tatt bort i 2003-2006 da Ringen ble bygd. Det medførte 3/4 års stengning av Ringen i 2015-2016 for å bygge Lørenbanen. En slik strategi sparer penger på det isolerte prosjektet, men fører til seinere merkostnader og ulemper for fellesskapet.

Nasjonal transportplan og Granavollenerklæringa legger til grunn at Norge kan bygge høgfartsbane, se NTP 3.4.3 ambisjoner for jernbanen: «alle nye jernbanestrekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Trondheim, Gøteborg og videre ut i Europa». «For å sikre mot feilinvesteringer og store ekstrakostnader ved senere utbygging, skal strekningene som bygges nå bygges på en slik måte at de legger til rette for eventuell videre utbygging.»

En høgfartsbane «mot Gøteborg og videre ut i Europa» vil måtte legges til korridor 1. For en trasé fra Skiområdet og sørover har det både vært foreslått et konsept langs Vestre linje med forbikjøringsspor for et varierende stoppmønster (Norsk Bane) og et konsept med direktespor Ski-Sarpsborg (NSB, For Jernbane, Høyhastighetsutredninga). En høgfartsbane Oslo-Stockholm har flere korridoralternativer, over Ski er en av dem.

For Jernbane mener utredningen av ny avgreining for Østre linje og toghensetting må forholde seg til føringene i NTP og ta høyde for at det kan bli beslutta å bygge høgfartsbane innen rimelig framtid med utgangspunkt i området rundt Ski.

Ny avgreining
Utredningen bør ta for seg hvordan ny avgreining kan videreføres østover som en høgfartsbane retning Stockholm. Hensikten må være å avdekke om det er justeringer eller tilrettelegginger som bør gjøres i planene nå.

På samme måte bør det også utredes hvordan en planskilt avgreining for en europabane retning Sarpsborg kan etableres fra ny avgreining for Østre linje. Vi ser for oss at en europabane bør bygges med tre spor; to til persontog og et til godstog med kryssingsspor. En Europabane vil selvsagt også måtte føres videre sørover fra Sarpsborg og i retning Gøteborg.

Toghensetting
En mulig videre trasé for en europabane, være seg tunnell, dagsone eller munning, kan være hensiktsmessig i området Hagelund sør for Ski hvor det er foreslått å utrede toghensetting/serviceanlegg. Vi mener det må utredes om det vil være mulig både å plassere en europabane og hensetting i området Hagelund, eller om disse må ligge i hvert sitt område.

Av hensyn til en mulig europabane ber vi om at det likevel blir utreda et alternativ med toghensetting i Holstadmarka (H1) umiddelbart sør vest for Ski st. Holstadmarka er ikke er aktuell som trasé for noen høgfartsbane.

Ski stasjon
For Jernbane anser det som lite framtidsretta at ny avgreining for Østre linje ikke er foreslått ført helt fram til plattform på Ski stasjon. I følge planskissene foreslås Østre linjes spor å greine av/på Vestre linje noen få 100 meter sør for Ski st. Det vil si at sett sørfra blir fire spor til to på en kort

strekning før det på stasjonen utvides til fire spor til plattform. I teorien holder det for så vidt med to spor i nær framtid. I praksis vil det fort kunne oppstå situasjoner ved forsinkelser og avvik hvor dette blir om ikke en flaskehals, så i hvert fall en bremsekloss. Det blir også et tvangspunkt for ruteplanlegginga. Det er ikke slik vi vil ha det når jernbanen skal konkurrere med vegtrafikken.

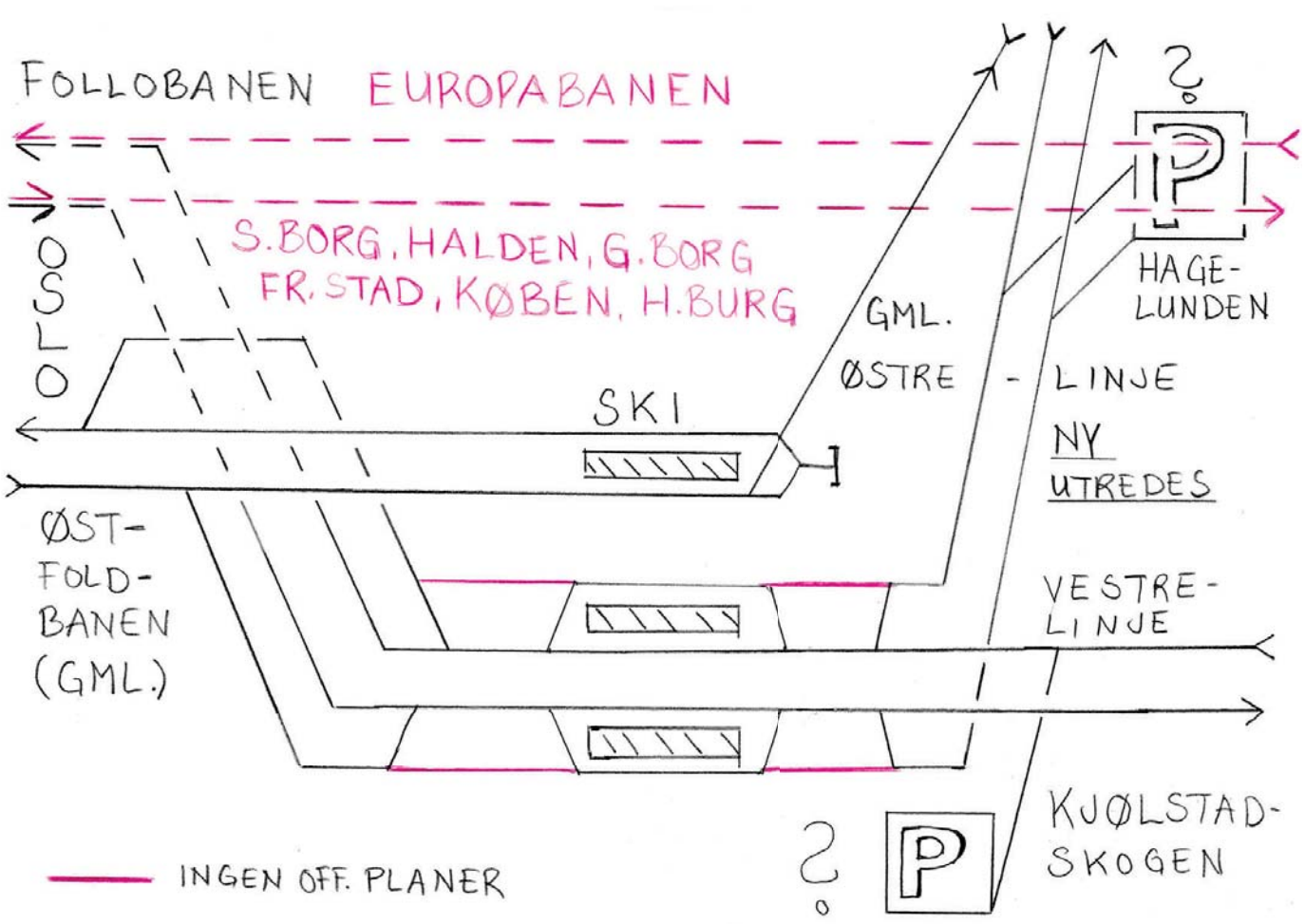
For Jernbane mener det bør utredes å føre ny av/pågreining for Østre linje helt inn til plattform på Ski st. og helst videre bort til godssporene og gamle Østfoldbanen for å unngå et kapasitetsfall ved Ski st. Tog fra både Østre og Vestre linje vil da kunne kjøre inn til plattform helt uavhengig av hverandre. Gamle Østfoldbanen vil også kunne integreres fullt ut med trafikken sør for Ski ved behov.

Antall spor sør for Ski kan i framtida komme opp i 9: Vestre linje 2 + Europabanen 3 + Østre linje 2 + Stockholmsbane 2. Da blir de få 100 meterne med to fellesspor en flaskehals.

Vending av L2

Det er lagt opp til at alle togsett som kjører L2 (lokaltog Stabekk-Ski) skal vendes på Ski. Vi foreslår å utrede en delt løsning hvor to tog per time vendes på hhv. Ski, Kråkstad (Østre linje) og Ås/Vestby (Vestre linje). På Ski st. kan man da nøye seg med et enklere vendeanlegg. Kråkstad vil fange opp Ski øst hvor det skal bygges boliger for ca. 10.000 nye innbyggere. Forutsetningen er at det kjøres halvtimesfrekvens via dagens enkeltspor. Ny avgreining for Østre linje vil da heller ikke være bundet til å måtte innom Kråkstad st. Man kan stå friere til å finne en trasé for en ny avgreining som også kan være kompatibel med en høgfartsbane retning Stockholm. Ås og Vestby ønsker flere avganger/forlengelse av L2 til seg. Det vil kanskje være enklere å bygge et vendeanlegg for to tog i timen enn for seks tog? Ved å fordele vending av L2 på tre stasjoner kan vi nøye oss med enklere vendeanlegg samt oppnå større flatedekning og flere direkteforbindelser. Omstigning og venting virker avvisende.

Det bor kanskje 100.000 innbyggere på strekningen Langhus–Nordstrand. Mange av disse jobber, studerer og går på skole på Ås. Ås bygges nå ut og vokser raskt.



Lavere togmoms i Tyskland

I Tyskland reduseres momsen på togbilletter for reiser over 50 km fra 19 til 7 prosent fra 1. januar 2020, melder Allianz pro Schiene.

KIM AASTANGEN
(kaa010@post.uit.no)

Dette betyr at billettprisene synker med 10 prosent, gitt at billettprisene før moms forblir uendret. Det er imidlertid ikke sikkert fordi Deutsche Bahn benytter dynamisk prissetting av reiser med fjerntog, det vil si at billettprisene øker fram mot avreisedatoen. Da kan økt etterspørsel føre til økte billettpriser, før moms.

Det billigste blir imidlertid å reise i uniform. Fra 1. januar 2020 kan alle de 180.000 soldatene i Bundeswehr reise gratis med fjerntog i Tyskland, opplyser Deutsche Bahn.

For grensekryssende reiser må imidlertid togpassasjerene betale moms for den delen av reisen som foregår i Tyskland, mens grensekryssende flypassasjerer betaler ingen moms i det hele tatt.
Tyskland er et meget viktig jernbaneland: I 2017 reiste 2815 millioner passasjerer med tog innenlands og 16 millioner med grensekryssende tog. Dette er henholdsvis 0,6 og 13,8 prosent høyere enn i 2016, ifølge Eurostat.

Antall millioner passasjerkm med tog i Tyskland økte fra 95.465 i 2016 til 95.529 i 2017 og videre til 98.161 i 2018, ifølge Eurostat. Dette betyr at transportarbeidet økte med henholdsvis 0,1 og 2,8 prosent for 2016–2017 og 2017–2018.

NORD-NORGES JERNBANEKALENDER

Kalenderen kan bestilles ved å betale til Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen:

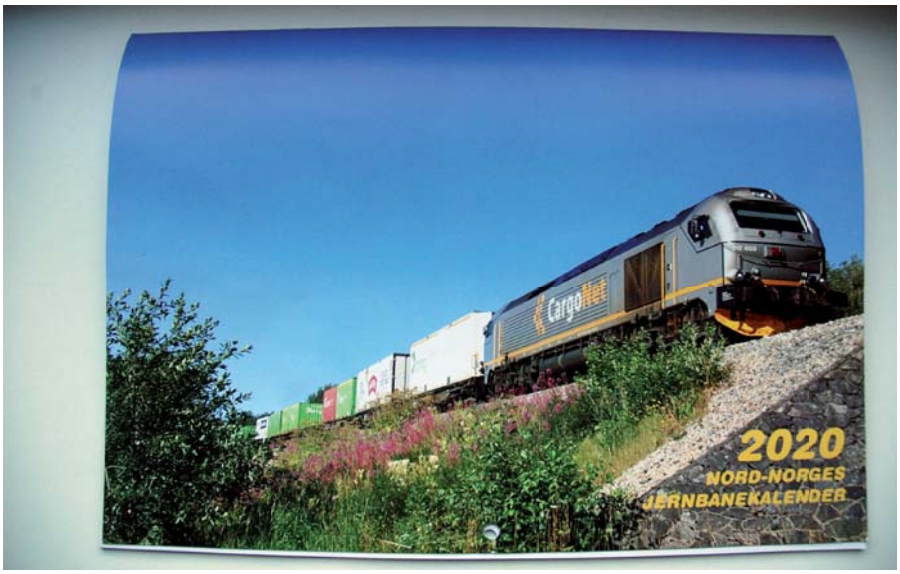
Konto: 4509.27.49057
1 stk inkl porto kr 200. 2 stk kr 350. 3-7 stk: antall * kr 150 + porto kr 100.

Oppgi i meldingsfeltet ved betaling: «Kalender, antall, navn og adresse.»
Kalenderen er også til salgs i disken på Fauske Jernbanekafé for de som reiser forbi.

Kalenderen er laget etter ide og initiativ fra Tromskomiteen for jernbane ved Hilde Sagland og utgitt i samarbeid med Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen. Kalenderen er et bidrag i opplysningsarbeidet for videreføring av jernbane nord for Fauske. Foruten bilder inneholder den klipp fra historien om arbeidet for jernbane i nord og mer aktuelt stoff med sitat hentet fra uttalelser i media de siste årene. Jernbanedirektoratet har nylig oversendt sin utredning «Ny jernbane Fauske – Tromsø (Nord-Norgebanen)» til Samferdsels-departementet.

Utredningen med alle vedlegg og høringsnotat er tilgjengelig på Jernbanedirektoratets hjemmeside: https://www.jernbanedirektoratet.no/
Vi vet nå at utredningen vil bli fulgt opp med en egen konseptvalgutredning (KVU) for Nord-Norge der jernbane inngår.

Vennlig hilsen
Aksjonsgruppa for Nord-Norgebanen, www.nordnorgebanen.no, leder Svein Arnt Uhre, post@nordnorgebanen.no
Tromskomiteen for jernbane
www.tromsjernbanen.no



Zerokonferansen 2019

På en konferanse om nullutslipp av karbondioksid burde det være mye om jernbane. Men på 2019-utgaven av Zerokonferansen var det nesten ingenting om jernbane.

KIM AASTANGEN
(kaa010@post.uit.no)

Unntaket var representanten fra flyselskapet SAS som uttalte at fly og jernbane kompletterer hverandre. De statlige aktørene Jernbanedirektoratet, Banenor, Norske Tog og Vy var fraværende og overlot tydeligvis til SAS å fremme jernbanens sak. At norske tog fortsatt kjører på Hovedbanen og Grundsetbanen fra henholdsvis 1854 og 1862 syns nok flyselskapene er bra. At norsk jernbane ikke eksporteres er neppe overraskende. Hvilket u-land ville ha vært interessert?

Miljøsvinreservat

SAS klimakompenserer flyreisene for sine eurobonusmedlemmer med vindkraft i India. På strekningen Trondheim–Bodø kjører togene på 100 prosent diesel hele veien. Dermed er det blitt mer klimavennlig å fly enn å reise med tog på denne strekningen. Om man skal spissformulere det, kan man si at Nordlandsbanen er blitt et miljøsvinreservat.

Det var representanten fra flyselskapet Widerøe som brukte slagordet «No profitability without sustainability» ('ingen lønnsomhet uten bærekraft', hele foredraget var på engelsk). Flybransjen, som står for 2 prosent av verdens klimautslipp, har tydeligvis skjønt at den må endre seg og bli mer miljøvennlig. Elektriske fly kan bli en realitet på kortere distanser i overskuelig framtid. Harbour Air i Canada har allerede gjennomført den første prøveflygningen med et elfly som de planlegger å sette inn i regulær trafikk.

Dessuten er det teknisk mulig å bruke 100 prosent biodrivstoff i dagens fly, men det koster fire–fem ganger mer enn fossilt drivstoff, ifølge SAS, som også opplyser at biodrivstoff reduserer utslippene av karbondioksid med opptil 80 prosent. SAS tilbyr derfor passasjerene å kjøpe biodrivstoff til sine reiser. Dette vil komme i tillegg til de 0,5 prosentene med bærekraftig flydrivstoff uten palmeolje som flyselskapene er pliktige å benytte i Norge fra 1. januar 2020.

Mer kullkraft

Vietnam er allerede verdens tredje største kullkraftland (etter Kina og India). Likevel er planen å øke antall vietnamesiske kullkraftverk fra 20 til 64 i 2030, ifølge Hong Hoang, kvinnen som grunnla miljøorganisasjonen CHANGE i 2013 i Ho Chi Minh-byen. Levetiden for kullkraftverk er flere tiår. Når Europa setter seg mål om store reduksjoner av sine klimautslipp, så blir det motvirket av økte utslipp i utviklingsland. Vietnam har i likhet med Norge en lang kyst, og man kan håpe på at Vietnam får mulighet til å satse på havvind istedenfor kullkraft. Men i dag er det teknologisk utfordrende med havvind når havet er mer enn 70 meter dypt. Da kan man ikke benytte vindkraftanlegg forankret i havbunnen. En egen sesjon på konferansen var viet temaet «Hvordan kan Norge bidra til at havvind tar av i vekstøkonomier?». Et slagord som ble trukket fram av flere, er «Windpower for development», men det var derimot ikke snakk om «Rail for development». På det siste området har Norge uansett ikke noe å bidra med.

Elektrifisering av lastebiltransport

Lastebilprodusenten Volvo skrøt av at de nå produserer en elektrisk lastebil med rekkevidde på et par hundre kilometer. Det er ingen miljømessig konkurrent mot godstransport med tog. Derimot er hydrogendrevne lastebiler fra Nikola Motor Company i Phoenix, Arizona, USA som samarbeider med det verdensledende norske hydrogenselskapet NEL, med røtter på Notodden. De har en rekkevidde på opptil 1200 kilometer. Siemens holdt en interessant presentasjon om elektrifisering av motorveier, dvs. at motorveiene får kjøreledninger på enkelte strekninger slik at lastebilene kan lades opp mens de kjører. Med tanke på at 2 prosent av veiene står for 60 prosent av utslippene i Tyskland, vil elektrifisering av viktige veier gi stor effekt på klimautslippene.

Jernbanevenner gjør klokt i å følge med i den tekniske utviklingen av andre transportformer. Tittelen på denne sesjonen var «Den fjerde industrielle revolusjon – teknologi som gamechanger i transportsektoren», og foredragene fra både denne og andre sesjoner ligger nå ute på Youtube. De finner man ved hjelp av søkeordet «Zerokonferansen 2019».

Zerokonferansen 2019 ble avviklet 6. og 7. november 2019 i Skur 13 på Filipstadkaia i Oslo. Arrangør var Miljøstiftelsen ZERO (Zero Emission Resource Organisation). ZERO har i dag 24 ansatte og kontorer sentralt i Oslo. Denne miljøstiftelsen får 92 prosent av inntektene sine fra samarbeid med næringslivet og bidrag fra støttespillere, primært i næringslivet.

Nikola Motor Company satser på nullutslippslastebiler. Foto: Wikimedia Commons.

Godstransport på jernbane må prioriteres!

Fra møte mellom alle landets jernbaneforum og Jernbanedirektoratet 3. juni 2019. Foto: Jernbanedirektoratet

På en konferanse om nullutslipp av karbondioksid burde det være mye om jernbane. Men på 2019-utgaven av Zerokonferansen var det nesten ingenting om jernbane.

KIM AASTANGEN
(kaa010@post.uit.no)

Regjeringens og Stortingets mål om å flytte godstransport fra vei til bane og sjø blir ikke nådd om dette ikke prioriteres høyere gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) og de årlige budsjetter.

Forslaget i revidert nasjonalbudsjett om en støtteordning med 60 millioner kroner til transportørene og 90 millioner kroner de to neste årene er et positivt bidrag, men ikke nok til å sikre en positiv utvikling i et langsiktig perspektiv.

Jernbaneforaene samlet til møte i Oslo 3. juni 2019 ber i fellesskap om at det raskt gjennomføres investeringer i infrastruktur på jernbanen som gjør at varetransporten kommer raskt, kostnadseffektivt og sikkert fram. Trailertrafikken på veinettet må reduseres.

Det er etter vår oppfatning nødvendig å få en helhetlig tenking om de lange transportlinjer mellom Nord-Norge, Sør-Norge, Vestlandet og Europa som sikrer en konkurransedyktig transport på sjø og bane for næringslivet. Det må være miljøriktige løsninger og kunne avlaste den sterkt pressede terminalen på Alnabru i Oslo.

Vi ber om at det i NTP presenteres en helhetlig plan som gjør det mulig å etablere internasjonale godskorridorer fra de ulike landsdelene i Norge, der det er en målsetting at samme materiell kan brukes på det meste av jernbanenettet i hele landet.
Dette vil være viktige bidrag for å nå målsettingene om reduserte utslipp, styrke næringslivet, redusere behovet for veiutbygginger og bedre trafikksikkerheten langs sterkt belastede Europa, riks- og fylkesveier.

Sentrale elementer i en helhetlig plan kan være:

- Samarbeid med svenske myndigheter om togtrafikken mellom Oslo og Stockholm og mot Europa via Gøteborg/Malmø
- Kongsvinger utvikles som et nav som kan avlaste Alnabru
- Elektrifisering av flere strekninger som Raumabanen og Røros- og Solørbanen, som gir dobbeltspor mellom Oslo og Trondheim i kombinasjon med Dovrebanen
- Trønderbanen/Meråkerbanen elektrifiseres
- Sikre lange nok kryssingsspor og andre tiltak på Gjøvikbanen, Bergensbanen, Kongsvingerbanen, Dovrebanen, Hovedbanen, Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og Østfoldbanen i tillegg til ERTMS
- Sikre en terminalstruktur og kapasitet som reduserer logistikkutfordringene for jernbanetransport til og fra de store byene
- Ofotbanen rustes opp med kryssingsspor/dobbeltspor for å bli en del av kjernekorridor i Europa
- Båtrute mellom Bodø og Tromsø gjenopprettes

Oslo 03. juni 2019

Jernbaneforum Kongsvingerbanen
Jernbaneforum Sør
Jernbaneforum Dovrebanen Sør
Jernbaneforum Røros- og Solørbanen
Jernbaneforum Nord
Jernbaneform Midt-Norge
Forum Nye Bergensbanen
Jernbaneforum Øst
Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen
Jernbaneforum Hovedbanen/ Gardermobanen
Stor-Oslo Nord /Jernbaneforum Gjøvikbanen

FEM på toget

Vi har spurt reisende på Gjøvikbanen om de kommer til å ta toget i forbindelse med juleferien, om de tror jernbanen kan yte noe bidrag til klimagasskutt eller om vi klarer oss med biler og fly på batterier og hydrogen og om de kjenner til persontoganbudet og har noen kommentar.

INGEBORG

Hun reiser fra Oslo S til Jaren. Til sentralbanen kom hun med trikken. På Jaren blir hun henta med bil. Dette er ei fritidsreise som hun tar ofte. Hun reiser på enkeltbillett. - Jeg velger toget fordi det er mest behagelig. Jeg kjenner ikke en gang busstidene mellom Oslo og Hadeland, forteller Ingeborg. Det blir en del reising med tog i jula mellom Hadeland og Oslo, men ikke viss pappa skal være med for han vil kjøre bil. Hun mener jernbanen er viktig for å kutte klimagasser. Ingeborg har hørt om persontoganbudet. - Jeg tror kanskje ikke vi passasjerene kommer til å merke så mye til det. Jeg tror heller ikke at det billigste anbudet nødvendigvis er det beste for passasjerene i lengden, sier hun.

SIVERT

Han skal fra Movann til Kjelsås. Til Movann kom han med et annet tog og fra Kjelsås går reisa videre med buss. Dette er ei fritidsreise. - Bil hadde vært alternativet men toget er raskest, sier han. - Jeg skal feire jul på hytte nær Lillehammer, så det blir tog dit. Han tror jernbanen kan yte et bidrag i forhold til klima. - Uansett hva bilene går på, så vil det være svevestøv og mikroplast. Jeg kjenner til toganbudet, og er klar tilhenger av det, sier han.

DAG

Han reiser fra Nittedal til Oslo S. Til fots til og fra begge stasjoner. Dette er ei fritidsreise som han ikke pleier å ta ofte. - Jeg kunne kjørt bil men vil ikke. Toget er bedre. Han kommer også til å ta toget i jula. Han mener jernbanen yter et godt tilskudd til klimagasskutt. - Man må gjøre som Oslo; begrense bilkjøringa og sette opp et godt kollektivtilbud, mener Dag. Han kjenner til toganbudet og synes ikke noe om oppsplittinga av NSB. - Jeg mener hele jernbanen er et offentlig anliggende, sier Dag.

SELMA

Hun reiser også Nittedal-Oslo S. Hun gikk til stasjonen. I Oslo tar hun T-banen videre. Dette er ei fritidsreise. - Jeg reiser ofte siden jeg går på skole i Oslo, sier hun. Hun regner ikke med å ta toget i jula. Hun tror absolutt jernbanen kan gjøre klimaet bedre. Hun har hørt om toganbud, men ikke satt seg inn i saken.

DEMI

Hun reiser også Nittedal-Oslo S og går til fots til og fra begge stasjoner. Dette er ei fritidsreise hun tar ofte. - Vanligvis har jeg månedskort men ikke nå, sier hun. Hun har ikke noe alternativ til toget på denne reisa. Hun har ikke tenkt å ta tog i jula. Hun tror jernbanen kan gjøre klimaet bedre, og har ikke hørt om toganbudet.

FOR JERNBANE

Flyr mindre i Tyskland og Sverige

Tallene fra ADV airports association fra 1. november viser en nedgang i tyskernes flygninger i 2019. Dels er veksten redusert og dels er det færre passasjerer. Innenlandsk flyging har gått tydelig ned siden juli. I november var nedgangen på 12 %. Siden midt i september har det også vært færre som velger fly på sine reiser til andre europeiske land. Interkontinentale reiser øker fortsatt, men svakere enn tidligere. De tyske tallene samsvarer med de svenske. Swedavia meldte i april 2019 at antall passasjerer hadde gått ned sju måneder på rad. Samtidig kunne SJ notere seg nye rekordtall for passasjertrafikken.

Red. kilde: Bloomberg

Jultomten kommer med klimatpaket – men inte till Sverige och Norge

Världens politiker förstår problemet med det globala klimatet och delar ut klimatpaket i syfte att skapa mindre koldioxid utsläpp. Det är stora klimatpaket som måste ges åt jordklotet om vi skall klara 60 % minskad koldioxid utsläpp till 2050 då jordens befolkning ökat från 7 miljarder människor till 9 miljarder människor.

PER CORSHAMMAR
(per.corshammar@telia.com)

Så vad har vi EU till – Jo, de finansierar nationella höghastighetsbanor vilket inte är meningen med EU utan knyta länderna samman med transporter och fri rörlighet för capital och tjänster. Det har de absolut inte lyckats med. Så vad är medningen med EU? Jo, att Sverige betalat 2 billioner kronor sedan 1996 och det motsvarar 10 höghastighetsbanor mellan Stockholm – Göteborg/Malmö så det hade varit bättre att vara utanför EU. Nu har det blivit ännu värre när Sverige ska betala 53 miljarder kronor per år till EU. På 4 år är avgiften lika stor som det ville kostat att bygga hela höghastighetsnätet Stockholm – Göteborg/Malmö.

Nu börjar det klarna lite mer om höghastighetsbanan mellan Beijing – Berlin. Enligt transportministern i Ryssland öppnar sträckan Beijing – Moskva 2023 med tåg som automatiskt byter spårvidd 1520 mm till 1435 (Finland 1524). Ryssland satsar 7 trillioner Rubel eller nästan 1 trillion kronor. Höghastighetslinjen Moskva – Kazan är 770 km och innehåller 33 stationer för godståg, 16 stationer för resenärer, 800 byggnader och 341 broar och 454 kulvertar.

Kina satsar 5 billioner kronor på kollektivtrafik. Idag åker 45 % av Beijingborna kollektivt med maglevtunnelbana, spårvagn, helautomatisk metro och självkörande höghastighetståg (2020). Kreativiteten är enorm och till 2030 skall alla städer med fler än 3 miljoner invånare ha egen tunnelbana. Inte nog med det så har Kina på 10 år byggt 10 463 km höghastighetsbanor i landet eller 100 mil per år. Konsekvensen av höghastighetsbanorna är att 2 miljarder resor utförs med höghastighetståg och bara 0,5 miljarder inrikesresor med flyg utförs. Kina har get det största klimatpaketet till jorden genom att ta bort 1,5 miljarder flygresor per år.

England satsar på höghastighetsbana London – Birmingham, HS2 som kostar 630 miljarder kronor och blir klar 2023. Därefter blir det Birmingham – Manchester – Glasgow, HS3 klart 2033 med 360 km/h och beställer nu 54 ultramoderna höghastighetståg för 31 miljarder kronor. Idag ser man redan hur ekonomin växer kraftfullt utmed HS-korridoren och skapar nya affärsmöjligheter och välstånd.

Indien startar sitt gigantiska höghastighetsprojekt med den första banan mellan Mumbai – Ahmedabad 508 km klart till den 15. augusti 2022, en byggtid på 4 år då Indien firar frigörelsen från Storbritannien. Indonesien bygger mellan Jakarta – Bandung för 48 miljarder kronor och Portugal bygger höghastighetsbana till Spanien för 63 miljarder kronor som är klar 2022.

Turkiet har redan höghastighetståg Istanbul – Ankara 533 km och satsar ännu mer med en utbyggnad från Ankara till Sivas – Erzincan – Kars inte långt från Tiblisi i Georgien och Jerevan i Armenien och snart är man i Kina. Åt andra hållet från Istanbul byggs höghastighetsjärnvägen till Edine där halva sträckan är klar 2022 med byggstart 2018. Från Sofia till Burgas går fösta höghastighetståget 2023 så det finns all anledning att kombinera ”playan” (stranden) med storstaden på charter resan från Sverige.

Passar inte Bulgariens sandstränder finns det fina möjligheter att åka höghastighetståg i Egypten i Hurgada vid Röda havet där stationen heter Al Sokhna till Kairo och Al Alamein på medelhavskusten lite senare. Är du på Kanarieöarna är det inte långt till Marocko där höghastighetstågen kör mellan Tanger – Casablanca i 320 km/h på 2:10 timmar och väntar man till 2020 kan man fortsätta till Rabat och Marrakech. Marocko kommer att bygga ännu mer höghastighetsjärnväg för det har kungen bestämt.

Är stranden inte syftet med resan utan en fotbollsresa 2022 fungerar det också bra. För då har sträckan Qatar – Dammam, Saudi Arabien – Förenade Arab Emiratet – Oman öppnat och 2023 öppnar sträckan Qatar – Bahrain – Kuwait. Men om det nu var sanden man var ute efter på resan finns det utmärkta möjligheter att åka höghastighetståg i Saudiarabien mellan Mekka och Jedda idag och man satsar 352 miljarder USD i höghastighetsbanor Al Qurrayat – Riyadh 1250 km och Riyadh – Jedda 950 km samt mellan Riyadh – Dammam 1000 km där tågen kör i 300 km/h.

Sandstränder i all ära men det finns även möjlighet att åka höghastighetståg inom kort mellan Haifa – Tel Aviv – Jerusalem. I Kanada satsar man 70 miljarder kronor mellan Windsor – London – Toronto i 300 km/h och i Florida, USA finns redan Miami – Fort Lauderdale – West Palm Beach som senare förlängas till Orlando och Tampa.

Andra länder som får klimatpaket av tomten är Polen där EU betalar 1 billion kronor. Syftet är att ha en stor flygplats för hela Polen som förbinds med höghastighetsjärnväg till alla landets delar. Thailand, Iran och Ryssland är andra länder som klimatsatsar på nollutsläppstransport; höghastighetståg.

Tomten besöker alltså inte Sverige och Norge med ett klimatpaket som vi behöver utan våra politiker, Trafikverket och Bane NOR anser att man är smartare än resten av världen – att ifrågasätta 70 länder som har eller bygger höghastighetsjärnväg som en klimatinvestering och som dessutom ger kraftigt ekonomisk tillväxt och turism för de som satsar på höghastighetsjärnväg.

Ambitionsnivån från Bane NOR och Trafikverket med tåg mellan Oslo – Göteborg på 3 timmar känns gammalt när man kan bygga en Skagerrakbana för 100 miljarder kronor, som ger restiden 1 timme istället, skapar 34 487 nya arbetstillfällen och minskar CO2 utsläppen med 1 miljon ton per år.
Jag hoppas att tomten kommer på besök nästa år med ett klimatpaket värt namnet i Sverige och Norge. Att vi gör som alla andra länder som bygger höghastighetsbanor sisådär planerar 3 år och bygger på 6 år så är det klart till 2029. Det gör Finland, Estland, Lettland och Litauen. Trafikverket och Bane NOR klarar inte av det tempot så jag hoppas att tomten ersätter Trafikverket och Bane NOR med en tomteverkstad så går det bättre.
makampen. Bygging av stambanen gjennom Nord-Norge, oppgradering av Ofotbanen, Nordlandsbanen og banenettet for fjerntransport i sør må skje så samtidig som mulig.

Klimakampen blir en krig. En krig for enighet om nødvendige tiltak. En krig om ressurser. En av kjerneressursene vil være vann. En krig for å begrense og styre flommen av flyktninger fra de deler av kloden som rammes først og hardest. Med slike framtidsutsikter, skal vi da fortsatt late som ingenting, og spille våre mest fjollete partipolitiske spill videre?

Landets (og verdens) viktigste behov akkurat nå, er en samferdselsstruktur som kan fungere, mens fossilbruken strupes ned så fort det lar seg gjøre. Jernbane for langtransport vil være langt viktigere enn tre minutters spart pendlertid i sentrale områder. Klimaforverringen øker langt raskere enn vitenskapen hadde regnet med. Sov godt!

Livet ombord i et spansk lyntog. Foto: Tormod E. Eitrheim.

Klimatet kan räddas

I Sverige släpper vi ut 53 miljoner ton koldioxid per år. En tredjedel var kommer från industrin och från trafiken och en sjundedel från jordbruket. Därtill kommer 67 miljoner ton utsläpp som vår konsumtion orsakar utomlands

HANS STERNLYCKE
VICE ORDFÖRANDE
JÄRNVÄGSFREMJANDET
(hans.sternlycke@netatonce.net

Klimatångesten ökar. Men det har inte lett till större handlingskraft, utom från industrin. Cementindustrin har en ambition om nollutsläpp, till halvdelen som koldioxidavskiljning (karbon fangst og lagring). Likaså stålindustrin genom att reducera bort syret i järnmalmen med vätgas (hydrogen) i stället för med kol. Man planerar en fullskaleanläggning för det till 2035, men konsumentintresset för det är svagt, beroende på att det blir 10-20 procent dyrare. Preemraff dubblar utsläppen till 3,4 miljoner ton om man bygger om för raffinering till mer säljbara produkter.

Vägtrafiken står för 93 procent av utsläppen från transporter och flyget för 3 procent, oräknat utrikesflyget. Med det blir utsläppen det dubbla. Ändå har vi en långtidsplan för infrastrukturen som gynnar (fremmer) flyg och vägtrafik. Med ett skandinaviskt höghastighetsnät skulle det mesta av flyget inom Norden tas över av tåget. Godstransporterna med järnväg minskar både i absoluta tal och som procentandel. Nu står tunga lastbilar för över en femtedel av trafikens klimatutsläpp och de fraktar fyra gånger mer gods än järnvägen, exklusive malmtransporter. Om vi satsar på järnvägen ger den billigare och snabbare transporter.

Naturen tar vi inte alls till hjälp. Moder jord kan binda flera gånger mer koldioxdid än vad människorna släpper ut, om vi behandlade henne ödmjukt och hade ett annorlunda skogsbruk, betesbruk (beite) och åkerbruk än idag.

En fjärdedel av jordens landyta är betesmarker. De skulle kunna binda 50 procent mer koldioxid än de utsläpp vi orsakar idag genom att tillämpa styrt bete, där boskapen ständigt flyttas för att inte beta ner gräset under tillväxtpunkten. Torrmarker kan göras bördiga (fruktbare) och vattenhållande genom att djuren trampar ner visset gräs och dynga (møkk) och därmed ökar mullhalten (humus). Trädbevuxen (trebevokst) betesmark kan lagra fem ton kol (karbon) per hektar och år, enligt Projekt Drawdown. Kon (kyr) är inget klimathot utan en klimaträddare som kan hindra ökenspridning och ge oss mat från mark där vi inte kan odla.

30 % av världens koldioxidutsläpp beror på nedhuggning av skog. Om Sverige slopade kalhyggesbruket (kutta flatehogst) och bara hade gallring (plukkhogst) kunde skogens koldioxidbindning fördubblas och skogen binda nära dubbelt så mycket som alla våra utsläpp, genom att marken alltid är beväxt. Skogsägarnas vinst kan dubblas genom att man får grövre virke av bättre kvalitet. 50 000 fler arbeten kan skapas genom högre arbetsintensitet. Ändå blockerar lantbruksuniversitetet och industrin forskning om kontinuitetsskogsbruk.

En fjärdedel av världens jordbruksmark är utarmad genom sättet att bruka den. Växternas koldioxidbindning minskar. I Sverige orsakar bruket av konstgödsel tio procent av våra klimatutsläpp genom att framställningen kräver stora energimängder och genom att konstgödsling ger stora avgångar lustgas, en kraftfull växthusgas. Konstgödsel förstör markens mikroliv och orsakar nedbrytning av markens mull (humus). På 100 år försvinner matjorden i Sverige, i varmare klimat går processen snabbare med motsvarande koldioxidavgång.

Med ekologiskt jordbruk skulle mullhalten kunna öka med en tiondel vart år. Med ökad mullhalt skulle Sverige kunna binda nästan lika mycket som all koldioxid vi släpper ut idag.

Gods på Raumabanen vart lagt ned i desember 2018. Kva no?

Driver Jernbanedirektoratet underbudsauksjon

I FJ er vi bekymret over forhold som omtales som tvilsom myndighetsutøvelse i Jernbanedirektoratets opphandling av trafikkpakkene. I NRKs oppslag den 24. november 2019 framkommer det at direktoratet i den andre forhandlingsrunden om Trafikkpakke 2 Nord, presset de to gjenstående tilbyderne SJ Norge og Vy kraftig på pris med å la dem ta del av hverandres tilbud.

GUNNAR A. KAJANDER
(nestleder@jernbane.no)

Oslo S på perrongen

Ifølge NRK er prisen for å kjøre tog i nord presset ned fra opprinnelige ca. 4 mrd. kr. i første anbudsrunde til 1,2 mrd. kr. (120 mill./år over 10 år 2020-2030), som ble det vinnende sluttbudet fra SJ Norge AS (det norske datterselskapet til statlige svenske SJ AB).

Vi har ikke underlag for å bedømme de forutsetninger som styrer statens opphandling av togtrafikken relatert til EØS/EU-regler og nasjonale interesser. Likevel oppstår spørsmålet om hvilke driftsoperative faktorer som er forhandlet bort av Jernbanedirektoratet (staten) når sluttbudet endte ned på ca. 30 % av tilbudet i første anbudsrunde.

Et gap på hele 70 % er urimelig stort. Med dagens forutsetninger er mulighetene for togoperatørene til å kjøre tog i Norge med rimelig selvfinansiering (trafikkinntekter) i seg sjøl en kritisk faktor. Det lave anbudet setter innsatsfaktorene som inngår i et togtilbud under press. Ikke minst en åpenbar risiko for ytterligere press på personalets vilkår med påfølgende arbeidskonflikter. Er denne oppsplittende jernbanereformen rette virkemiddel for å klare bærekraftsmålene i transportsektoren?

«Ryanair på sporet» kan i lengden lede til at allmenheten kommer med krav om omgjøring av hele jernbanereformen. Det blir i så fall en dyrekjøpt politisk erkjennelse.
Det burde derfor bekymre flere enn politikerne på Stortinget og de ansvarlige i Jernbanedirektoratet når en kapasitet på offentlig opphandling som advokat Robert Myhre, med en fortid i KOFA (Klagenemnda for offentlige anskaffelser), går ut i NRK med en så skarp kritikk av opphandlingsprosessen.

Sitat: «Når Jernbanedirektoratet har vært så konkret og detaljert i tilbakemeldingen på prisforskjell som de har vært, så er konkurransen i realiteten blitt en slags underbudsauksjon mellom tilbyderne». Myhre mener at man her befinner seg i en gråsone. Det kan være delte meninger, men med å oppgi tilbyders priser kan direktoratet ha gått for langt.
Den oppfatningen deles også av leder i Lokomotivmannsforbundet Rolf Ringdal. Han kritiserer direktoratet for å ha manipulert prisene ned til et urealistisk nivå og dermed legge opp til et gedigent press på lønns- og arbeidsvilkår. Konsekvensene av demotiverte ansatte får aldri undervurderes.

Regjeringens jernbanepolitikk har kvestet NSB. Dessuten splittet ansvaret på et utall aktører og gitt oss mange nye ledere med høye lønninger.

Hverken Go-Ahead Norge eller SJ Norge har bedre forutsetninger for å drive kvalifisert og forutsigbar togtrafikk i Norge enn et statlig trimmet NSB. Reformens ideologiske forutsetninger er tydeligvis viktigere for regjeringen enn å organisere og utvikle jernbanens transportfunksjoner som en integrert statsbane med et helhetlig ansvar. Det både ut fra klimaaspektet og øvrige behov for energivennlig, sikker og rask transport.

Lyntog som myte og mysterium

Norske tog i over 250 km/t er utopi for Sverre Myrli (Ap) og Nils Aage Jegstad (H), talspersonar for partia i transport- og kommunikasjonskomitéen. Dei summerer velkjende mytar – eller «problem» – gjennom åtte punkt, sjå ABC Nyheter 21. september. Lyntog vert mystikk og noko ingen snakkar om.

PER KVERNMARK (p-kver@online.no)

Jernbaneverkets høgfartsutgreiing frå 2012 er nytta som kjelde. Då bør ein ha i minne at utgreiinga var gjenstand for velgrunna kritikk: Stortinget sitt opphavlege mandat om eit fleirbrukskonsept for norske tilhøve vart berre delvis oppfylt. Inntekter frå undervegs- og godstrafikk kom ikkje med i den samfunnsøkonomiske analysen. Traséstudiane var mest utførde i målestokken 1 : 50 000 (1 cm = 500 m) og gav såleis eit utrygt grunnlag for kostnadsoverslag.

Myte 1. Folketalet er lite, noko som vil bidra til låg samfunnsnytte

Min kommentar: Folketal og trafikkgrunnlag er ikkje analoge. Flyrutene Oslo–Stavanger, Bergen og Trondheim er blant dei 10–12 mest trafikkerte i Europa. Eurostatistikk 2017 syner at innanlands flyg ein nordmann 8,64 gongar meir enn ein gjennomsnitts EU-borgar. Inntekts¬grunnlaget for lyntog i Noreg vil vera flymarknaden, langdistanse personbiltrafikk (vesentleg større enn i mange andre land) og gods i eit fleirbrukskonsept. Dessutan vil lyntog og intercity i same korridor styrkja marknaden og samfunnsnytta (sjå konseptanalysen for intercity, 2012)

Søk på:
eurostat air transport statistics
konseptvalgutredningen for ic-strekningen oslo-lillehammer
vista analyse rapport 04 2012

Myte 2. Høgfartsbaner er dyre, og det krev rette skjener å koma opp i høg fart

MMin kommentar: Utsegna er upresis og tyder på misforståingar. Høg fart krev lang akselerasjonstid og store kurveradier, 4000–5000 m i Sør- og Midt-Noreg. Det er ikkje analogt med mykje høgare kilometerpris. Ein ny bane krev bruer, tunnelar og andre faste kostnadselement anten fartsnivået er 200 eller 300 km/t. Sjå også punkt 5. Jarnbanebygging utanfor sentrale strok i Noreg er heller ikkje mykje dyrare enn elles i Europa, der vi finn urbanisering over store samanhengande område, store lag morenemasse og breie elvedalar som må kryssast. Farriseidet–Porsgrunn kosta t.d. ca. 330 mill. kr per km, sjølv om 70 prosent av traséen er tunnel og bru – om lag same prisnivå som i Mellom-Europa.

Søk på:
banenor farriseidet porsgrunn
kth nya stambanor till lägre kostander

Myte 3. Stigningstilhøve bidreg også til krevjande utbygging

MMin kommentar: På oppdrag frå Norsk Bane utgreidde DBI (Deutsche Bahn International) i 2008–2009 m.a. Vestlandbana via Haukeli og Oslo–Trondheim. Vestlandsbana er planlagd med høgste punkt 649 moh og ein tunnel på 29 km, Dovresambandet med ein tunnel på 17 km under Dovreplatået. Slike tunnellengder bør ikkje by på altfor store problem i eit land med mykje solid og stabilt fjell, og stigningar vert kraftig reduserte.

Søk på: norsk bane sammendrag

Myte 4. Det største trafikkgrunnlaget er pendlartrafikken inn til dei store byane

Min kommentar: Her er truleg passasjertal og transportarbeid (personkilometer) forveksla.
Av norske personkilometer med tog står fjerntrafikken for så mykje som tretti prosent – mest på museale enkeltspor. Men av alt innanlandsk persontransportarbeid utfører tog berre 4,36 prosent, tunnel- og forstadsbaner ikkje medrekna. Intercityutbygginga vil kanskje auka prosenten til rundt 5; mange av reisene er korte og avgrensa til rushtida. Skal jarnbane bidra til vesentlege utsleppskutt, bør ambisjonsnivået opp på minst 15–20 prosent. Då kjem ein ikkje utanom lyntog, lange reiser og store inngrep i flymarknaden.

Søk på: ssb innenlandsk transport

Myte 5. «Lynfart» mellom storbyane krev heilt nye spor heile vegen og er kostbart

Min kommentar: Det er diskutabelt. Ombygging av dagens traséar krev i realiteten også heilt nye spor, til høg pris, då lite eller ingenting av det svingete, bratte norske banenettet kan nyttast. Milelange nye parsellar for lyntog – utan konflikt med eksisterande korridor og togtrafikk – kostar heller mindre per kilometer, over kortare byggjeperiode. Typiske døme er intercity gjennom Østfoldbyane og Råholt–Hamar. Båe trekker i langdrag, vert oppstykka, dyre og flaskehalsar for langdistansetog. I 2009 fanst eit alternativ Råholt (Venjar)–Stange lenger aust for Mjøsa, utgreidd av Norsk Bane og DBI. Det var med få unntak dimensjonert for 300 km/t, ville gitt minst seks minutt kortare reisetid, unngått to lange dyre bruer og kunne for lengst ha stått ferdig fram til Stange. Dette vart ikkje handsama på linje med etatanes plan «Fellesprosjektet E6–Dovrebanen»

Søk på: norsk bane mjøsas strandsone

Spanske høgfartstog. “Men ikkje i Noreg! Å nei å nei” - etter Sylfest Strutle. Foto: Tormod E. Eitrheim.

Myte 6. Lokale tog i Oslo-området vil slita med å koma seg opp i 250 km/t

Min kommentar: Temaet held fram etter punkt 8: … lite å hente på større fart. I Oslo-området får vi f.eks. ikke brukt den store farten. Follobanen er nytta som døme. Resonnementet stemmer for lokal- og regiontog, men ikkje for ekspresstog med få stopp. Utanlandstog vil t.d. ha stor nytte av Follobanen – om dei kan gå vidare i 300 på ei rettlinja bane utanom Moss, Fredrikstad og andre tettstader. Same prinsipp er nytta i planane til Norsk Bane, der dimensjonerande fart for Sør- og Midt-Noreg er 270–300 km/t Ein fann at høgare fartsnivå vil ha lita nytte. Nord-Noreg vil derimot få klåre fordelar av toppfart over 300 km/t. Her er avstandane mellom byar og tettstader store, og jarnbane vert vesentleg kortare enn hovudveg.

Søk på: norsk bane anbefaler høyhastighetsbaner i norge

Myte 7. Det tek svært mange år før klimarekneskapet går i pluss

Min kommentar: Kvifor skulle høgfartsbaner vera eit mykje større problem enn intercityutbygginga og store motorvegprosjekt som E18 i vestkorridoren, E6 i Innlandet og E39 på Sørlandet og Rogfast?

Myte 8. Det er urealistisk at godstog kan køyra over 250 km/t

Min kommentar: Ingen med kunnskap om lyntog hevdar det siste. Men fleire europeiske høgfartsbaner vert nytta av godstog i 120–160 km/t. For norske godstog i 60–70 km/t på bratte enkeltspor vert 120 (på dobbeltspor) ein revolusjon. Persontog vert interessante for mindre ekspressgods.

Søk på:
wikipedia güterzug
dybas sgss 703
train du fret a grande vitesse

Nasjonal transportplan 2018–2029

Kapittel 3.4.3, seier: «… alle nye jernbane¬strekninger planlegges slik at de vil kunne inngå i et høyhastighets¬nett mot Bergen, Trondheim, Göteborg og videre ut i Europa. For å unngå feilinvesteringer i det vi bygger, må alle strekningsvise utredninger gjøres nå.». Formuleringa er tatt med vidare i Granavollen-erklæringa.

Døme syner det motsette, frå Sørlandet til Nord-Noreg. Den omstridde Ringeriksbanen Sandvika–Hønefoss vert lite relevant i eit nasjonalt høgfartsnett – og ein svært påkosta pendlarbuss. Korridoren Drammen–Kongsberg–Telemark og Grenlandsbanen er sentrale for eit høgfartsnett mellom aust, vest og sør. Men strekningsvise planar i offentleg regi oppfyller ikkje kriteria.

At NTP-formuleringa er ukjend, neglisjert eller ikkje forstått av folkevalde, vert stadfesta av Myrli og Jegstad: «Tog i over 250 km/t er i dag ikke på den politiske agendaen i det hele tatt og kommer neppe til å bli en realitet i Norge. … store planlagte investeringer før vi kan snakke om lyntog.»

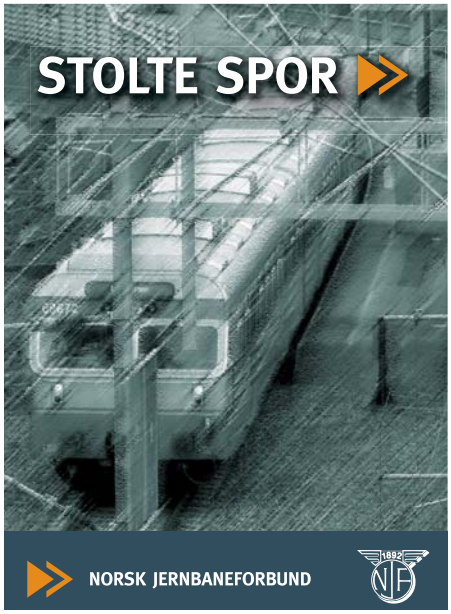
NTP-formuleringa set vel nettopp lyntog på agendaen? Tilrettelegging no, slik at vi unngår parallell og kostbar ombygging seinare.

Sjå også bildet på siste sida.

NORGE P. P.
posten

RETURADRESSE: For Jernbane c/o Vidar Sætre, Åstveitvegen 3, 5106 Øvre Ervik

Til artikkelen på s. 14-15. Fra Samferdselsdepartementets pressekonferanse om mulighetsstudien for høgfart i Norge, 1. novenber 2007. Daværende jernbanedirektør Steinar Killi og etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket. 12 år er altså gått.....



FOR JERNBANE